

第2回SMI都心ライン等推進協議会 議事録

日時：令和5年11月10日（金）午前10時00分

場所：堺市役所本館3階 大会議室2・3

出席委員（23名）：

会長	嘉名 光市	委員	荻田 俊昭
副会長	波床 正敏	委員	高杉 晋
委員	井本 智子	委員	阪本 雅俊
委員	松岡 和雄	委員	黒木 啓良
委員	久保 照男	委員	林 洋亨（代理）
委員	桂 春宜	委員	宮下 博考
委員	向井 龍哉	委員	世耕 弘大（代理）
委員	阿多 信吾	委員	野谷 将一
委員	弘本 由香里	委員	森脇 健
委員	室崎 千重	委員	小島 一剛
委員	丹下 嗣朗	委員	澤中 健
委員	久保 直樹		

欠席委員（4名）：

委員	奥野 浩史	委員	玉置 栄
委員	工藤 智彰	委員	福原 栄二

議題：SMI都心ライン等推進協議会規約の改正について
意見交換のテーマ：

テーマ1 SMI 都心ライン等について

テーマ2 ART 車両、ART ステーションなどの意匠について

テーマ3 関連取組について

・次世代モビリティについて

・CaaS について

（午前10時00分開会）

事務局

それでは定刻となりましたのでこれより始めさせていただきます。

本日は大変お忙しい中、ご出席いただきまして誠にありがとうございます。本日司会進行を務めさせていただきます、堺市SMIプロジェクト推進担当の甲野でございます。よろしくお願いいたします。

初めに会議中の注意事項について、お伝えさせていただきます。

会議室内は禁煙でございます。会議中は携帯電話の電源を切るか、マナーモードにいただき、携帯電話等の使用もご遠慮ください。会場への出入りは会議の進行の妨げにならないよう、お静かにお願いします。

本日の会議は議事録等の作成のため、録音させていただきますのでご了承ください。また本日の会議時間につきまして、12時00分までの2時間弱程度を予定しております。円滑な会議運営に皆様のご協力をよろしくお願いいたします。

次に本日の資料を確認させていただきます。お手元の資料をご確認ください。

上から順に、

- ・第2回協議会次第
- ・資料1 SMI都心ライン等推進協議会規約の改正について
- ・資料2 SMI都心ライン等について
- ・資料3 ART車両、ARTステーションなどの意匠について
- ・資料4-1 次世代モビリティについて
- ・資料4-2 CaaS (City as a Service) について
- ・資料5 その他

となっております。

そのほか、出席者名簿と配席図を机に配布しています。

不足等ございましたらお申し出ください。

よろしいでしょうか。

次に、本日出席の委員の皆様をご紹介します。着座のまま、お聞きます。

本協議会の会長の大阪公立大学大学院 嘉名教授です。

副会長の大阪産業大学 波床教授です。

市民委員の井本委員です。

市民委員の松岡委員です。

堺区自治連合協議会 会長の久保委員です。

市校区自治連合協議会 会長の桂委員です。

熊野校区自治連合協議会 会長の向井委員です。

大阪公立大学大学院 教授の阿多委員です。

大阪ガスネットワーク株式会社 エネルギー・文化研究所 特任研究員の弘本委員です。

奈良女子大学 准教授の室崎委員です。

公益社団法人堺観光コンベンション協会 事務局長の丹下委員です。

堺商工会議所 常務理事兼事務局長の久保委員です。

堺まちづくり株式会社 代表取締役の荻田委員です。

堺駅前商店会の高杉委員です。

堺東商店街連合会の阪本委員です。

堺山之口連合商店街振興組合の奥野委員におかれましては、本日出席と聞いていますが、まだ到着されていません。

経済産業省 近畿経済産業局 地域経済部 地域連携推進課長の黒木委員です。

国土交通省 近畿運輸局 交通政策部 交通企画課の林専門官です。本日は酒井委員の代理出席で、オンラインでの参加になります。

国土交通省 近畿運輸局 自動車技術安全部 技術課長の宮下委員です。本日はオンライン

での参加になります。

南海電気鉄道株式会社 公共交通グループ 経営企画部の世耕主任です。本日は松崎委員の代理出席で、オンラインでの参加になります。

南海バス株式会社 常務取締役 企画部長の野谷委員です。

OpenStreet株式会社の原田支店長です。本日は工藤委員の代理出席で、オンラインでの参加と書いていますが、まだ入られていないようです。

大阪府堺警察署 警部の森脇委員です。

堺市 建築都市局長の澤中委員です。

堺市 建設局 土木部長の小島委員です。

以上、本日23名となります。

なお、国土交通省近畿地方整備局建政部の玉置委員、阪堺電気軌道株式会社の福原委員におかれましては、本日は欠席になります。

それでは、ここからの進行は、嘉名会長にお願いしたいと思います。よろしくお願いします。

嘉名会長 大阪公立大学の嘉名です。よろしくお願いいたします。

【議題 SMI都心ライン等推進協議会規約の改正について】

嘉名会長 それでは次第に従って進めてまいります。

議題「SMI都心ライン等推進協議会規約の改正について」です。事務局より説明をお願いします。

事務局 それでは、説明させていただきます。お手元の資料1またはスクリーンをご覧ください。

今回改正する内容は、SMI都心ライン等推進協議会の委員について、堺市交通政策監を削除するものです。その理由は、堺市交通政策監の職にあった者が、令和5年7月13日付けで退職したことによるものです。これにより、規約の別表から、堺市交通政策監を削除いたします。

説明は以上です。

嘉名会長 説明ありがとうございました。ただいま事務局から説明のあった件に関しまして、ご質問等ありますでしょうか。

<意見・質問なし>

それではお諮りいたします。「議題 SMI都心ライン等推進協議会規約の改正について」、原案のとおり本日付で改正してもよろしいでしょうか。

<異議なし>

ありがとうございます。では、異議がないようですので、議題について、原案のとおり本日付で改正させていただきますと思います。

【テーマ1 SMI都心ライン等について】

嘉名会長 それでは次第に沿って進めます。

次はテーマ1「SMI都心ライン等について」です。事務局から説明をお願いいたします。

事務局 それでは、説明させていただきます。お手元の資料2またはスクリーンをご参照ください。

まずは「SMI都心ライン等がめざす方向性」についてご説明します。SMI都心ラインは、単に堺駅と堺東駅を結ぶ交通手段ではなく、都市と交通の両面においてその役割があると考えています。この

観点から、両輪で取組を進め、「地域・人・情報・サービスをつなぐソフト・ハードの骨格」として、また「便利・快適かつ安全で魅力的な公共交通」の実現をめざしたいと考えています。このような取組について、常に挑戦し続ける姿勢で進めることにより、都心部の活性化や向上につなげ、新たな都市ブランドの確立につなげるほか、公共交通の維持・確保への寄与につながっていくものと考えています。また、SMI都心ライン等の方向性ですが、令和4年5月に公表した資料において、

- ①ウォークブルで居心地が良い魅力的な都市空間の形成
- ②バリアフリーな都市空間の形成
- ③生活利便性や回遊性を高める情報・サービス連携
- ④公共交通の利用促進と脱炭素化

の4つを示しています。

この4つの方向性のもと、SMI都心ライン等でどのような取組を進めていくかをご説明します。

まず、堺駅－堺東駅を結ぶSMI都心ラインのART車両の具体イメージについて、「①ウォークブルで居心地が良い魅力的な都市空間の形成」の視点では、居心地が良い都市とするためには、公共交通においても快適性を求めることが必要なことから、自動運転技術を活用することで、急発進や急ブレーキをなくし、快適な乗り心地の実現にもつなげます。また、交通事故などのリスクを低減することが必要なことから、道路に設置したセンサーや相手方車両などとの通信により、死角からの飛び出しや巻き込みなどの事故を未然に防止し、安全な運行の実現をめざします。

次に、「②バリアフリーな都市空間の形成」の視点ですが、バリアフリーな都市空間の形成のためには、すべての人にとって利用しやすい交通をめざすことが必要ですが、現在のバスは、車いす等の方が一人で乗降できず、また時間や手間も必要となります。そのため、自動運転技術を活用し、ドライバーの運転技能に左右されることなくプラットフォームに隙間なく停車させ、車いす等の方でも一人で乗降可能とするほか、車いすの固定スペースも確保します。

次に、「④公共交通の利用促進と脱炭素化」の視点ですが、堺市は脱炭素先行地域に指定されており、2050年の脱炭素社会形成に向け、運輸部門におけるCO2排出を削減することが重要なことから、車両の電動化により、公共交通における脱炭素を先導します。結果、排気ガスなどの臭いの削減にもつながります。

次に、SMI都心ラインを構成する重要な施設である、ARTステーションつまり乗降場所の具体イメージについてですが、

「①ウォークブルで居心地が良い魅力的な都市空間の形成」の視点では、大小路筋では、日陰や休憩スポットを創出することで、ウォークブルで居心地の良い空間とすることが重要なことから、風雨や直射日光を凌ぐ上屋、休憩できるベンチなどを設置し、快適な待合環境を創出します。また、ベンチやテーブル等でパークレット空間を整備し、住民や来訪者が交流し、憩うことができる空間とします。

ここでいう「パークレット」とは、この右上の画像が1例となりますが、道路上にデッキを設置し、ベンチ、テーブルを設置しているように「道路に設ける歩行者が滞在し交流する空間」のことを「パークレット」と呼び、道路空間の利活用を目的に各地で実証が行われているものになります。

また、堺都心部の活性化には、駅前だけでなく、環濠エリアにも賑わいを誘引することが重要なこと

から、パークレット空間に加え、沿道飲食店やキッチンカー等と連携し、憩い・集う場を創出します。次に、「②バリアフリーな都市空間の形成」の視点ですが、車いす等の方でも一人で乗降可能とするために、車両の床高さとプラットホームの高さを合わせ、段差を解消します。堺都心部には、魅力的な地域資源が点在していますが、公共交通だけでアクセスできない箇所もあり、移動を支援する乗り物も重要なことから、次世代モビリティなどへの乗換場所を整備し、多様な移動ニーズに応じたモビリティを提供することで面的な移動環境を構築します。

最後に、「③生活利便性や回遊性を高める情報・サービス連携」の視点ですが、堺都心部の回遊性を高めるには、豊富な地域資源や移動手段などの情報発信が重要なことから、デジタルサイネージ等を活用し、交通や地域に関する情報を発信するほか、QRコードを表示させることで、スマートフォンへの情報の持ち出しを可能とします。

次に、関連取組である次世代モビリティについてですが、

「①ウォーカブルで居心地が良い魅力的な都市空間の形成」の視点では、点在する地域資源をつなぐ移動手段により回遊手段を高めることが重要なことから、次世代モビリティを公共交通の結節点に配置することで、公共交通を補完し、堺都心部における面的な移動環境を構築します。

次に、「②バリアフリーな都市空間の形成」の視点では、すべての人が行きたいところに行ける移動手段が重要であることから、障害者や高齢者など、すべての人が利用しやすい移動手段として、次世代モビリティを活用します。

次に、City as a Service (CaaS) についてですが、「生活利便性や回遊性を高める情報・サービス連携」の視点では、生活利便性や回遊性の向上には、住民や来街者にとって膨大な情報や様々なサービスをわかりやすく提供することが重要なことから、ICT等を活用し、交通や観光、買い物、健康、子育て、安全・安心などの情報・サービスを包括的に提供するCaaSにより、生活利便性や回遊性を高めます。

以上が、SMI都心ラインの具体イメージとなります。

続いて、ご説明させていただいたSMI都心ライン等の方向性より導き出されたART車両の基本性能とARTステーションの基本機能、構造・形状についてです。

まずはART車両の基本性能についてです。この基本性能をもとにART車両の詳細な仕様を検討していこうと考えています。

「①ウォーカブルで居心地が良い魅力的な都市空間の形成」の観点から、自動運転技術により急発進や急ブレーキをなくし、快適な乗り心地を実現します。また路車間通信など安全技術を導入し、事故を未然に防止し、安全な運行を実現します。

次に、「②バリアフリーな都市空間の形成」の観点から、車両のバリアフリー機能として、自動運転技術と磁気マーカ等を活用し、プラットホームに隙間なく停車させることが可能なものとします。また車内設備として車いすの固定スペースを確保します。

次に「③公共交通の利用促進と脱炭素化」の観点から、車両の電動化により、公共交通における脱炭素を先導します。

次にARTステーションの基本機能、構造・形状についてです。この基本性能、構造・形状をもとにARTステーションの詳細な仕様を検討していこうと考えています。特にプラットホームの形状について

は正着に関して重要な要素となるため、慎重に検討を進めていきます。

まずARTステーションの整備箇所は、現況のシャトルバスの停留所（堺駅～堺東駅間でおおよそ200～350m毎に配置）を基本と考えています。

またSMI都心ライン等のコンセプトを基にしたARTステーションの基本機能、構造・形状についてですが、

「①ウォーカブルで居心地が良い魅力的な都市空間の形成」の観点から、上屋・ベンチについては、統一的なデザインとするほか、待合時に風雨や直射日光を防ぐ屋根・パネルを配置します。なお、現況停留所での工事となることから、工事期間短縮のため、施工性の高い上屋としたいと考えています。パークレットにつきましては、憩い・集う場としてベンチやテーブルを配置し、魅力的な空間を創出したいと考えています。

次に、「②バリアフリーな都市空間の形成」の観点から、プラットホームとして「正着制御可能」であること、「乗降口との段差解消」、「必要な幅員の確保」が必要と考えていますので、プラットホームについては正着しやすい平面形状を模索します。また、乗降口との段差解消のためのプラットホームについては、車両の床高さとプラットホームの高さを合わせます。プラットホームの長さについては、基本的には車両と同程度の長さとしませんが、長くなるとステーションから出発する際、ハンドル操作を行うと車両がプラットホームに接触する可能性が生じるため、車両に応じた適切な長さを検討します。プラットホームの幅については、1.5m以上とし、歩道の幅員も確保します。次世代モビリティポートについては、ポートのスペースを確保します。

最後に、「③生活利便性や回遊性を高める情報・サービス連携」の観点から、デジタルサイネージについて、交通や地域に関する情報を表示し、スマートフォンへの持ち出しが可能となるようにします。説明は以上です。

嘉名会長 ありがとうございます。SMI都心ラインのコンセプトや具体イメージ、またそれに基づくART車両の基本性能とARTステーションの基本機能、構造・形状についてご説明がありましたが、ご質問等ありませんでしょうか。

室崎委員 バリアフリーの観点で3点ほどあります。1点目は、SMI都心ライン等の具体イメージの課題と対応の2ページ目、「ベンチやテーブル等でパークレット空間を整備」のところですが、整備していただくことはすごくいいと思っているので、ぜひともそういうものができればいいと思っています。ただし、テーブルやベンチを置くときに、例えば車いすの方やベビーカーの方がそこに一緒にいようと思うと、全部ベンチを置いてしまうと入れる場所がないということが起こってしまうので、具体的に整備をするときにそういう方達が使えるようにしていただきたい。今後、イメージパースを描くような場合にもそういう方が入っているスペースが描かれている形にしていただけるといいという要望が1点です。

2点目は、同じページの2つ目の課題で、車いす等の方が乗り降りできるプラットホームを整備しますということですが、バリアフリーの観点で出てくるのが車いすの方ばかりになっていて、無人的な運転がされるようになると、視覚障害や聴覚障害の方が困ったときに助けてもらいにくいところがあると思います。そういう方たちが乗り降りしやすいような配慮もプラットホーム上にするとか、案内の音がちゃんと鳴るとか、車いすの方だけを考えているわけではないということを資料上にも書いていただけるとよいと思います。

3点目は、ART車両の基本性能のページ、車両のバリアフリー機能の車内設備として、「車いすの

固定スペースを確保」と書いてあるのですが、車両内には基本的に乗務員がいて固定は自分でなくても誰かが手伝ってくれるのか、自分であるのかどちらなのか教えてください。また、ベビーカーを乗せられるという意味がここに込められていると思いますが、ベビーカーを置まなくても乗れるようにしようというのが今の流れだと思いますので、そういうスペースをちゃんと確保することも書き込んでいただけるとよいと思いました。それがお願いとしての要望です。

事務局

事務局です。質問とご意見を含めてコメントさせていただければと思います。

まず、テーブル、ベンチを配置するときの車いすの方にも使いやすい配慮ということですが、パークレット空間については歩道から少し段差ができるかと思っておりますので、スロープを設置したり、休憩する際にも、車いす、ベビーカーの方にも使いやすいような形で設計できればと思っております。

視覚障害者、聴覚障害者の方への配慮については、視覚障害者の方にとっては乗降場所そのものがわかりにくかったり、乗降場所がわかったとしても乗車扉の位置が点字ブロックとずれたりということは現状として課題があると考えております。音声アナウンスによる案内や、自動運転の技術によって思いどおりの場所に停車させるということも1つの対応と考えております。また、聴覚障害者の方にとっては音声アナウンスがわからないという課題がありますので、文字でのアナウンスが必要になってくると考えております。いずれにしても、これまでバスで対応してきたことも踏まえつつ、対応できていないところもあるかと思っておりますので、今後、障害者団体さんのご意見なども聞きながら、また、新しい技術もできるところは活用するということで検討を進めていきたいと考えております。

それから、車両のバリアフリー機能のところ、誰が車いすを固定するのですが、現状としては運転手が固定していると思っております。これは車両側の設備にもよると思っておりますが、ARTが整備されたときも恐らく当面はそういう対応が必要になってくるかなと考えております。一方で、できるだけ一人で自由に乗り降りできることが理想かと思っておりますので、それをめざしていきたいと考えております。

ベビーカーの方が置まなくても乗れるようにというのはもちろんそうかと思っておりますので、乗り降りのところは当然ベビーカーを置まなくてもスッと電車のように乗れるようにし、車内でもそういうスペースを確保できるようにしていきたいと考えております。

荻田委員

ARTステーションについて、ご意見とお尋ねをいたします。今回の自動運転バスはあくまでも移動手段でしかないわけで、それをいかに活用するかによって来訪者の利便性を促進してまちの活性化につなげていかないといけないと思います。その中で、大小路筋と大道筋は、皆さんもご存じのように堺の歴史・文化が集積しているところで、その交点、特に阪堺線へのスムーズな乗り換えは今回非常に大事になってくるのではないかと思います。

SMIプロジェクトのベースである堺都心未来創造ビジョンにおいても、歴史・文化の集積である環濠エリアへの来訪者を増進させていくことで堺東エリアや堺エリアへの利用やサービスも整えられることになると思います。

特に大小路筋と大道筋の交差点のスムーズな乗り換えの検討は、ART整備の後で出てくると思うのですが、まずここでどのような人が現在、例えば阪堺線からシャトルバスへ乗り換えているのか、曜日や日時、性別、年齢、そういう人流の把握をされた中でARTステーションを整備していくことが大事なのではないでしょうか。大道筋との交差点のARTステーションについて、今回の資料では全く触れられてないので、何かお考えなのかということも合わせて意見を申し上げました。

嘉名会長

ありがとうございます。まちとの関係をもうちょっと考えたほうがいいのか、とりわけ阪堺線につ

いて、事務局、いかがでしょうか。

事務局 ご意見いただいたとおり、車両は車両でしかないので、まち、人々の生活、活動とつなげていくというところはARTステーションが非常に大きな役割を果たすと考えております。

大小路筋と大道筋の交差する交差点につきましては、SMIプロジェクト素案でパースなどもお示しつつ、堺都心未来創造ビジョンの中ではさらにもう1種類のパターンを追加してお示しをしているところです。

我々としては大小路交差点の周辺というのは非常に重要な場所だと思っていて、堺駅、堺東駅が都心部の拠点にはなっておりますが、そこから環濠エリアに人が流入していくポイントが大小路交差点周辺になってくるのかなと思っております。

交差点、それから大道筋、大小路筋のあり方を含めて様々なご意見をいただいているところでございますので、そういうご意見を踏まえながらどういう形がいいのか検討させていただきたいと思っております。

人流調査については過年度に行っているところもございまして、そういう参考になる部分についてはこの協議会の場でお示しさせていただければと思いますので、よろしく申し上げます。

高杉委員 堺駅前商店街の高杉です。ちょっと関係ないかもわからないですが、1枚目のところで「新たな都市ブランドの確立」と書いていて、便利なものを入れたら都市ブランドが確立できるのかということ、そうではないかなと思います。都市ブランドは、最近言われているシビックプライドという言葉がありますが、市民が自分のまちに誇りを持てるような、そういうまちにしなければいけないのではないかと私は常々思っています。そのために、この事業自体を南海バスさんに丸投げするのではなく、市民からの出資なども含めてこれに参加している、他人事ではなく自分事のように考えられるような、そういう仕組みを作られるとよいのかなと思いました。

嘉名会長 ありがとうございます。事務局、どうですか。今はあまりそういう課題とか方向性はないかなと思います。

事務局 事務局でございます。ご意見をいただきましてありがとうございます。おっしゃるとおり、この事業を成功させるポイントとして、市民の方にいかに愛着を持っていただけるか、自分事として捉えていただけるかということところは非常に重要なことと思っております。

そういう中で、現時点でこれをしますということとはなかなかお伝えできないのですが、例えばテーマ2で車両やステーションの意匠が出てくるのですが、そういうところで市民のご意見を聞いて、例えば投票してもらおうというようなことは結構ほかの自治体でも同じようなことをされていて、市民参加の1つの手法であるかなと思います。あとは、ロゴやネーミングを募集するということもよくあるパターンかなと考えております。

いずれにしても、どういう形で市民参加ができるかというのは今後検討していきたいと思っております。また何かアイデアがございましたらいただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

嘉名会長 今のご指摘は重要だと思います。

事務局 少しお話しさせていただきたいのですが、先ほど荻田委員からもありましたが、SMIプロジェクト自体はただの交通ではなく、ARTステーションや、次世代モビリティを活用することで、都心部全体の回遊を促すということが1つ視点としてございます。先ほどおっしゃっていただいたように、堺市には堺固有の資源がたくさんあって、なかなかそういったものを知っていただけないということもあります。ハード整

備やこういったシステムで回遊していただくという機能と、あとは地域の方々にそれぞれいろいろな活動をされているところがございます。ハード、ソフトという面については、行政だけでなく、地域の方々や今行われている活動とも一緒になって作り上げることが大事かなと思っています。資金の面についてはいろいろ関わり方の方法があると思いますので、意識の改革というところから始めて、みんなですべてを実現するんだ、まちを回遊してもらいたい、歴史を知ってもらいたいというような方向に進めていけたらなと思っています。

嘉名会長 ありがとうございます。資料の1ページ目にそういう視点が1つ入っていてもいいのかなと思いました。都心ラインの方向性であるとか、都市ブランドの確立と書いてあるところに、例えばシビックプライドというキーワードを入れていただくとか、市民とともに作るとか、そういう視点が明確にクリアになったほうがよりわかりやすいかなという気がしました。

弘本委員 今の話の続きになるのですが、都心モビリティを回遊型のまちづくりと一体で作っていくというところがコンセプトということですが、その際の参加の仕方ということにもイノベーションが要るかなと思うんです。例えば、堺市は国交省が旗を振って進めている3次元の都市モデル「プラトール」のオープンデータの整備・活用に手を挙げられて、この間アイデアソンというイベントも開催されたのですが、ほかの都市の事例を見ていると、例えばウォークアブルのまちを作るといったときに、3次元の都市モデルのオープンデータを活用して、先ほど室崎先生がおっしゃったような、車いすを押している方とか、いろいろな方が参加して議論してそれを反映していくような仕組みが各地で実践されつつあります。そういう作り方というのも、せっかく堺市さんはプラトールに参加されているので、チャレンジしていくことにもぜひ取り組んでいただくと、把握や可視化しやすく、子どもでも理解しやすい、外国人の方でも参加しやすいとか、いろいろなハードルを越えていくツールとしての可能性を秘めていると思いますので、活用を考えていただくといいと思います。先ほどの障害者の方の移動の問題に関しても、恐らく今後3DデータとGPSとか多様な属性データを結び付けて誘導していくような、そういう機能もどんどん進化していくのではないかと思いますので、そうした技術の変化にも常に柔軟に対応していけるような体制で取り組んでいただくと、もっと市民の方に自分たちがつくったSMIとっていただけるようなものになるかなと思いました。

もう1点は、より地に足のついた参加の仕方といいますか、嘉名先生が最もお詳しいと思うのですが、私の勤務先の大阪の御堂筋でも様々な取組を行っているのですが、パークレットを作るにあたっては沿道企業が参加しながら、実験をしながら、よりよいものにしていくというプロセスを踏んでおり、今回のパークレットを作るにあたってはいろいろな人を巻き込みながら運営して、そこで声を拾って改善していくというような、皆さんの誇りとしてのまちかどができていくというような、そういう流れをぜひ作っていただくといいかなと思いました。

事務局 ご意見ありがとうございます。今までの取組に加えて、新たな取組や技術を活用しながらいろいろな人を巻き込んでいくところで、そういう形が作れるような事業にしていきたいと考えております。

久保（照）委員 一番肝心なことは、このプロジェクトを実現するにはそれ相応の資金がかかる。それをどのような形で捻出するのか。肝心なことが書かれていないような気がします。ハード面とかいろいろなものを書いてありますが、それには資金がかかってくる。肝心の資金が、こういうものについてこれだけかかる、それについては市の財政からこういう形で出していただく、また民間から出資者を募る、事業者を募るといったその基本的な考えをどのように持っているか少しお聞かせいただけたらありがたいと思います。

嘉名会長 ありがとうございます。財源ないしは手法ということですが、よろしく願いいたします。

事務局 事業費と財源といったところかと思うのですが、事業費を出すにしても大きな方向性と、それからどういこうことをしていくのかということ固める必要がありますので、本協議会でまずその上段の部分を説明させていただくということでございます。今後、この協議会の一番の目的でございますSMI都心ライン等の導入計画を作成する中で、事業費、それから財源等を示させていただくということになるかなと思います。

久保（照）委員 少し説明が足りないような気がするのですが、もう少し具体的に話をしていただけませんか。一番肝心なことが抜けていて、資本をどのような形で、業者を選定するのか、また南海バスと提携するのか、それとも堺市独自でやるのか、その辺のところをはっきりせずして、これだけのことをこうしたいというような投げ方をして、ある程度固まってきたときに、その辺のところをはっきり示していただかなかつたら絵に描いた餅に終わるのではないかと感じました。もちろんほかの人たちはいろいろなご意見があると思いますが、まず基本的なものがそこにあるような気がいたします。その辺りを詳しくお話をさせていただきたいと思います。

事務局 この事業を進めるに当たりましては、交通事業者さん、特に南海バスさんのご協力は不可欠になりますので、そういう形で進められるように調整をさせていただきたいと思っております。現時点でお答えできるのはこのようなところでございます。

嘉名会長 恐らく、当然どういう主体がとか、どういう事業手法でという話は、今後詰めていかないと前に進まない、実現しないということだとは思いますが、事務局が今回出された資料というのは、そこは今後具体的に示していく前提で、まずはどういうものを実現しようとするのかということをお出しになられたということかと思えます。

久保さんのご指摘はごもっともでございますので、今後、より具体化が図られていく中で、事業手法のところはよりクリアにしていくということかなと思いますし、高杉さんがおっしゃった市民の関わり方みたいなことも、今はアイデアとしてはあるけれども、もう少し段階を追って解像度が上がっていくような話かと思えますので、少しスケジュール感みたいな話もこれから示していただけると、これは次のステップみたいなことがわかってくると思えますので、よろしく願います。

久保（照）委員 ありがとうございます。今後ともご協力のほどよろしくお願いいたします。

波床副会長 まずバス停の形状ですが、バリアフリーをめざして正着となるバスの停留位置とプラットホーム、そういうことをめざしているのですが、バスベイ型と言って歩道側に切り込む形を想定していると思います。ですが、バスは横方向に速やかに移動しにくい乗り物なので、どうしても隙間が出やすいということがありますので、張り出し型というのも検討されてはいかかかと思えます。バスベイ型は正着しにくいということがありますし、一般の駐車車両が出がちということもありますので、そういうことも検討対象に入れられたらいいのではないかと思います。

それから、バスを電動化しようという話があります。電動化というのはその場ではCO2は出ないのですが、発電所で代わりにCO2が出るというのが電動化です。本格的にカーボンフリーをめざすのであれば、自然エネルギーで作られた電気を買って充電することも将来的に考えられておいたほうがいいのではないかと思います。

それから、細かい話ですが、デジタルサイネージのことが書いてあります。最近デジタルサイネージを使うのですが、屋外に設置されているデジタルサイネージはただの黒い板になっているケースが多いので、

設置場所にはよく注意されたほうがいいと思います。また、タッチパネルは、特に高齢者は鬼門でして、そもそも反応しないということがよくあります。自分も実際タッチパネルが反応せず、選んでいってもどこに何があるのかわからないということがありがちなので、その辺りはシステム開発されるセクションとよく話し合っ、本当に便利なサービスの提供に努められたほうがいいのではないかと思います。

事務局

ご意見ありがとうございます。正着について、バスベイ型よりも張り出し、テラス型のほうがよいということですが、確かに正着という点においては張り出し型のほうが停めやすいということはあるかと思ひます。一方で、張り出した場合に後続車両を止めてしまう可能性がありますので、その辺りも含めて検討が必要かと思ひます。バスベイの中でも張り出すという形もあるかなと思ひますので、いずれにしてもどういう形が最適かということについては、形状、それから周辺への交通への影響を含めて検討していきたいと思ひております。

電動化のところについては、堺市は令和4年に国の脱炭素先行地域に選定されておりまして、その際に堺エネルギー地産地消プロジェクトを提案させていただいております。このプロジェクトは都心エリアと泉北ニュータウンエリアにおいて脱炭素の取組を進めることとしており、市内各地のオフサイトエリアで太陽光発電を行って再生可能エネルギーを供給するといった内容です。再生可能エネルギーの供給先としてSMIプロジェクトも視野に入っていますので、堺エネルギー地産地消プロジェクトの実現によって脱炭素ということも実現していけるかなと思ひております。

それから、デジタルサイネージやCaaSといったところについてはご意見のとおりかなということで、設置場所への配慮や高齢者を含めた配慮については検討させていただきたいと思ひます。

嘉名会長

私からも少しだけ申し上げたいと思ひます。ほとんど委員の先生方が言っていたので、あまりないのですが、1つは一番最初のページ「未来を見据えて常に挑戦、都市×交通」ということで、まちの活性化とSMIプロジェクトをしっかりとリンクさせる、あるいはSMIプロジェクトはバスが中心ですが、それ以外のモビリティともネットワークさせていく。ステーションやパークレットを置くことで地域の活性化や回遊性の向上にもつなげ、まち全体の活性化に資するという、すごく面白いというか、考え方には非常に賛同するわけです。

とは言いながら、どうしても交通プロジェクトになりがちというか、ブレイクダウンしていくと、どうしても交通プロジェクトに落ちてしまって、今日の話も、まちの視点とか市民の関与ということがちょっと薄いのではないかと思ひますので、ぜひそこは強調していただきたい。例えば、パークレットを置きますということは書かれていますが、神戸の三宮や御堂筋の日常管理は、神戸だと三宮中央通りまちづくり協議会、御堂筋は御堂筋まちづくりネットワークというまちづくり団体さんがやっています。つまりパークレットを置くということは、地域の皆さんと一緒にそこを管理していくことと実は紐づいており、それによって地域の活性化につながると思うからやってくださるわけです。そういう視点を入れて、交通を利用する方の利便性のために休憩スペースがあつたらいいよねということと、まち側とを結びつけていくような視点を肉付けしていくことで、このプロジェクトが多くの人の賛同を得られるものに育っていくと思ひます。ぜひともそういう視点をもう少し取り込んでいただけるといいかなと思ひます。

それから、ぜひ視点に入れていただきたいのが歩行者です。今回モビリティなのでバスとか電動のモビリティ、新しいモビリティの話が書かれていますが、歩行している人が、歩行延長が延びるとか、滞在時間が延びるとか、歩行者の利便性や快適性もセットでぜひ考えていただきたい。

それから、いろいろなモビリティが重なり合うので、それらがシームレスにつながり、便利に乗り換えできるとこのまちはいいなという話につながるので、ぜひそういう視点もお含みいただければと思います。たくさんの視点を加えると言っているわけではないのですが、今の視点に少しまちとの関係、交通モード間の関係、それから人が便利になるみたいなことをお含みおきいただければと思いました。私のコメントは特にお答えは要らないので、そういうのをぜひどこかに反映していただければと思います。ありがとうございました。意見もないようですので、次に進みます。

【テーマ2 ART車両、ARTステーションなどの意匠について】

嘉名会長 それでは、次のテーマ「ART車両、ARTステーションなどの意匠について」です。事務局より説明をお願いします。

事務局 説明します。

まずは、車両やステーションの意匠の事例ですが、東京では、乗降場とバスのデザインを統一することで、一体性を創出しています。『地域を「つなぐ」-驚き、賑わい、変化-』というコンセプトを多様な色の線で表現し、接続バスと燃料電池バスのデザインも統一化されています。

横浜では、移動する「2つの車体」をダイナミックな「2つの連なる波」に見立ててシンボル化しています。車両や施設等に統一感を持たせることで、明示性や魅力等を高める「トータルデザイン」の手法を採用し、バス停にはバスロケーションシステム、交通拠点にはデジタルサイネージを設置しています。

新潟では、新潟の資源である光輝く夕陽をモチーフとした朱色をシンボルカラーとして設定し、車両や上屋のデザインに反映しています。「見つける」「乗る」「過ごす」「乗り換える」といった一連の行動をトータルでデザインしています。

神戸では、神戸の魅力の一つである「港」をより身近に感じてもらえるような、新しい神戸の風景を創るというコンセプトのもと、「みなとまち神戸」を周遊する楽しい移動の体験を創出するよう、トータルでデザインされています。

このような事例も参考にしつつ、本日は、協議会参加者の皆様の様々な視点から、SMI都心ラインや大小路筋などをイメージするキーワードやエッセンスについてご意見いただきたいと考えています。なお今後の流れとしましては、いただいたキーワードなどをもとに意匠コンセプト（案）について検討作業を進め、次回の第3回の協議会でご提示し、コンセプトを決定する予定としています。

その後、決定したコンセプトに基づき、デザインの具体化作業を事務局がデザイン委託により進め、第4回の協議会にイメージ（案）として諮りたいと考えています。

嘉名会長 ありがとうございます。SMI都心ラインのART車両、ARTステーションなどの意匠についてご説明がありました。SMI都心ラインや大小路筋をイメージするキーワードやエッセンスをみなさまから募りたいということです。ご意見等ありますでしょうか。

荻田委員 堺は茶道発祥の地と言われるところでございまして、今後、来街者を迎える中で、体験型の観光が1つのツールになっているということで、堺もさかい利晶の杜で体験型の茶道を楽しめたりしますので、何かお茶発祥の地のイメージを出せるようなデザインとか色を使っただけならありがたいかなと思います。

久保（照）委員 これから恐らく南海バスさんも人員不足でバスが回せないエリアが出てくると思います。このあたりは主要部ですので、それは当分ないかと思いますが、全自動でバスを走らせざるを得ない時代が必ず来ると思います。南海と堺市が今めざしている車両について話し合い、主要部だけでなく、将来的には堺市全般を考えていただきたい。この際、行政も少し先を考えて並行してやっていただけたら幸いです。

嘉名会長 今の意見はデザインそのものというよりは、交通のあり方ということによろしいですか。わかりました。ご意見としていただいております。

高杉委員 今日これを見て急に思いついたのですが、2階建てバスとかで、2階からそのままデッキなどに降りるとか、堺駅、堺東駅だけでもいいので、そのまま降りられるバスというのはすごく面白いなと。何かわくわく感というか、乗ってみたいバスというものになればいいかなと個人的に思います。

嘉名会長 ロンドンみたいなものということですか。

高杉委員 そんな感じです。2階から直接乗り降りができる。

嘉名会長 なるほど。今日は発散型なのでよいかと思います。あっと驚く面白いデザイン、形ということですね。ありがとうございます。私も乗ってみたいです。

弘本委員 まずイメージの話ですと、阪堺線で堺トラム、低床の新型車両を導入されていますが、これはすごくおしゃれでよくできていると思います。3つのコンセプトで3種類「茶ちゃ」「紫おん」「青らん」があり、「茶ちゃ」というのはわびと堺刃物のイメージで、「紫おん」というのは与謝野晶子の好きな色で、花菖蒲のイメージで、「青らん」というのは市の旗の色で、非常にスタイリッシュで、これがときどきやってきて、たまにそれに当たるとすごく嬉しいみたいな、そういう方が結構いらっしゃいますよね。あれは1つの成功モデルだと思っています。それにさらに魅力を足し合わせるような、クロスしていくわけですから、そのようなものになるといいなと。

もう1つ、よく私が美術愛好家の方たちにお聞きするのは、堺市さんが寄贈を受けた世界的に誇れるミュシャのコレクション、これは寄贈された方との権利関係の調整なども必要ですが、ミュシャのデザインをうまく活かしていくということもなされると、これは世界から注目されるというか、ファンの層が広く国内外にたくさんいらっしゃるの、見たくてやってくるというものになる可能性はあると思います。

もう1つは、先ほど事務局の方が話してくださいましたが、デザインの決め方に関して市民の参加、市民あるいは市外に住んでいらっしゃる堺ファンがいらっしゃると思うんです。そういう方々の参加をどのように行っていくのかということも知恵を絞らないといけないところかなと思います。

松岡委員 デザインの件ですが、バスを1台ではなく、何台も導入されるかと思うのですが、1つのデザインに統一するのではなしに、堺のイメージをそれぞれのバスの個体に、例えば仁徳天皇陵をイメージしたバスを1台走らせる。ほかにも堺をイメージしてデザインしたバスを1台というようなことが面白いのではないかと思います。

あと、バスシェルターも最新のものを導入していただいて、同じようなイメージで、350mに1カ所ですので、大体5カ所、往復ですから10カ所ぐらいそういうバスシェルターができると思うのですが、それぞれ特色ある、堺が誇るような遺産をイメージしたデザインにしていきたいと思います。

嘉名会長 どんどんたくさん出していただいたほうが手がかりになりやすいと思いますので、よろしく願います。

阪本委員 堺東商店街連合会の阪本です。よろしく願います。堺として何をイメージするかというのはありますが、さっきおっしゃったように茶道とかそういうのもあると思うのですが、自転車のまち堺というのがキー

ワードとしてあると思うんです。堺の中で自転車が話題に挙がっているのかわからないですが、世界的とか全国的には堺というのは自転車で認知されていると思っております。そういう方が堺を訪れるにあたって、自分の自転車で巡りたいというところがあると思うのですが、今回新しくバスを作るにあたって、自転車を持ち込めるような特別な車両も走らせていただいたらどうかと思います。電車ではあると思うのですが、バスではなかなかないと思うので。

嘉名会長 サイクルバスですね。サイクルトレインは取組が始まっていますからね。わかりました。ありがとうございます。

久保（直）委員 こういうコンセプトはわかりにくくて、説明が要るところがたくさん出てくると思いますが、通勤、通学、買い物でこれを利用する人が、楽しいな、乗ってみたいな、また行こうかというようなものになると魅力的という言葉につながるかなと思います。堺は産業も見どころもたくさんあって、どこに絞るとするのはなかなか難しいというなかでいうと、例えばですが、ステーションも乗り物もアトラクションの1つとして、例えば堺東から堺駅へ行くのが時代で流れていくとか、産業で流れていくとか、乗り物の中もわくわくするような音楽が流れているとか、映像が流れているとか。横浜でできたロープウェイのように、交通手段がアトラクションになるようなイメージのデザインにすればいいのではないかという気がいたします。

嘉名会長 ありがとうございます。そうですね。乗ってみたい、乗って楽しいということを実現しましょうということですね。

丹下委員 仕事柄、観光ですとかコンベンションの関係に携わっていますので、大前提として今皆さんから出てきた市民の方々の使いやすさというのはあるのですが、ちょっと視点を変えて、先ほどの高杉さんの意見ではありませんが、こんなバスは面白いな、こんなバスは乗ってみたいということになると堺に来ていただく方も増えると思いますし、仕事上、堺の誘客ですとか魅力発信という仕事をしておりますので、そういうところの観点というのはなかなか面白いのかなと。具体性には欠ける部分はありますが、そういう形で話題性もあれば堺が賑わうということになりますので、そういう視点も1つ置きながら進めていくということも大事かなと思いました。

室崎委員 私はあまり堺のイメージを語る立場ではないので、市民の方からいろいろな意見を聞いていただければと思うのですが、先ほどから話が出ているような、車両に乗ってみたいくなるものが、全部でなくても、時々そういうものが混じっているというだけでもすごく楽しいと思うので、自転車に特化したり、そういうものが走るとか、内装が堺ならではの茶道をイメージさせるものになっているとか、そういうものがたまに入っているのは楽しそうだなと思いました。

これが議題になっていて私は何も答えられないなと思ったので、うちの研究室の堺出身の学生に、こういうのがあったらどうかと聞いたら、その子は古墳というイメージが強いので、緑色かなみたいなことを言っていました。

井本委員 市民の代表で来ましたが、現実的に私はバスを使っており、高齢者は100円で乗れるので大変重宝しております。デザインですが、堺というと茶道ではないかどなたかがおっしゃっていましたし、外国人の方が観光で来たときには、茶道、千利休のイメージが強いというのも聞きましたので、そのあたりを残していただけたらいいなと思います。

桂委員 私ども色としては抹茶の色が一番いいかなと思っているのですが、私の住まいから言えば堺港に近いので、紺碧色。安っぽいのではなく、首相官邸のカーテンの紺色みたいな、ああいう重厚な紺碧色がいいかなと思っています。

自分自身としては、大小路から天王寺まで阪堺線を利用するのですが、新型車両の時間を外して乗っています。新型が来たらハズレだなんて思って。旧式はステップが高くて、新型は低床で高齢者が乗りやすいのは良いのですが、乗客のキャパが少なく、半分か4割ぐらいしか乗れないのではないかと思います。新型だと天王寺まで立ったままで行かなければいけないときがあり、旧型だったらどこでも座れるんです。デザイン、色としては紺碧色、あるいは抹茶色がいいです。

嘉名会長 機能的なデザインもしっかり考えてくださいということかなと思います。ありがとうございます。

向井委員 私は熊野小学校の毎日見守り隊で立っております。まさしく大小路の縁に立っておりまして、バスの行き来を毎日見ております。資料の事例として、神戸と横浜が書かれていますが、私個人の意見では、これを目標にしてほしくない。堺らしさというその対極にあるような気がします。私が思っているのは、これはというようなものがたまに走ってもいいのではないかと思います。全部をそうしてほしいというのではなく、何台かに1台「あっ通った」というようなバスをぜひ作っていただきたいと思います。

嘉名会長 ここまでが一応地元の方とかそういう方々ですが、協議会というのは別に行政の方とか役所の方はオブザーバーと言うわけではないので、同じ立場ですから。役所を代表しての発言となるといろいろ大変だと思うので、個人の意見で結構ですので、どうでしょうか。

黒木委員 経済産業省的な視点では、伝統産業の大臣指定で言いますと、堺では打刃物と浪華本染めになるのですが、バスの意匠に取り入れるのはなかなか難しいと思います。今何人かの方からのご意見で抹茶というのは非常にわかりやすいです。ほかの自治体でもない色ですし、わかりやすいと市民の方は納得感もありますし、いいのではないかと思います。

野谷委員 南海バスです。今の堺シャトルバスは黄金色、金色のバスなんですが、たしか2000年からあのカラーで、今のバスが2代目だと思います。全国のバス事業者の方がたまに当社に来社されるときにも、こんなカラーは見たことがないと大変好評いただいている、新車を入れるときにも今のカラーリングにしたという経緯があります。『黄金の日日』のイメージで入れたものですが、1両だけでも金色で残していただければありがたいと思います。これは個人的な意見ですが。

あと、全然関係ない話ですが、先日、堺ブレイザーズの試合の輸送の際に、堺駅から試合会場までバスを走らせていただいたのですが、ブレイザーズのユニフォームを乗務員に貸して、車内音声も選手の声でという取組がすごく好評で。これをそのまま使うということではなくて、たまにはそのようなお客様に喜んでいただけるような仕掛けができるのかなと。参考事例としてお話しさせていただきました。

澤中委員 堺市なので喋りにくいのですが、個人的な話でもいいということで、今いろいろお話を聞いてまして、どちらかというと阪堺線が歴史的なイメージがあり、大小路は未来的なイメージを出したいなというのがありまして、確かに先ほどからお茶であるとか自転車とか、いろいろなテーマがあるのですが、それを単純にやるのではなくて、崩したような形で、全体をイメージさせるというやり方もあるのかなと感じています。

内装の話聞いて非常に面白いなと思っていて、内装はできたら、例えば利休色というのがありますよね。利休色を使ったような椅子にするとか、内装の仕上げにするとか、維持管理がどこまでになるかわからないですが、注染和晒を場合によっては天井に貼るとか、内装はいろいろと、そのもののインパクト感みたいなものは出しやすいのかなというふうに皆様のご意見を聞いて思いました。

久保（照）委員 今、南海バスさんから金色でどうかというようなご意見がありました。イラストでございますが、与謝野晶子の詩を書くとか、千利休がお茶をたてているイラストを描くとか、そういう夢みたいな話で

すが、少しアイデアで面白いのではないかと。夢物語です。

森脇委員 春に堺署に来たのですが、今まで出たキーワード、堺市といったら茶道、自転車、プレイヤーズ、シュライクスなどですが、警察では、祭礼、祭りによく関わりますし、ふとん太鼓など、神社、お寺さんの祭りはすごくしっかりしていて、皆さん楽しんでおられるので、そういうのを意匠とかデザインに入れていただけたらいいと私は思っております。

小島委員 堺市の小島です。お祭りを言おうと思ったら言われてしまいました。いろいろなデザインがあっただけかなと思うんです。統一するのではなしに。それも堺らしさかなと思いますので。堺らしさを感じられるような、歴史、祭り、そういうものを混ぜてもいいかなと個人的には思いました。

嘉名会長 オンラインでご参加の方で、ご発言していただけるかたはいらっしゃいますか。同じ大学で、阿多先生はお願いできますか。それでは、近畿運輸局の方はいかがでしょうか。

林委員 近畿運輸局交通企画課の林です。キーワードにつきましては、堺市にゆかりのある方々の意見で決めていただいたほうがいいと思うのですが、利便性向上に関する施策ということでもありますので、デザイン優先になって利便性が損なわれるようなものとか、安全性が損なわれるようなものだけにほならないようにしていただければいいのかなと思いますので、意見としてお伝えさせていただきます。

嘉名会長 ありがとうございます。安全性、利便性、機能性を両立できるデザインをということですね。他はいかがでしょうか。

波床副会長 いろいろなデザインがあってもいいのですが、利用者から見て同じ路線だということが識別できる基本のデザインは揃えておいたほうがいいのではないかと思います。色とか形で乗っていいのかどうか判断している利用者は多いと思います。

それから、電車とかバスを見に、海外にわりとよく行くのですが、基幹となるLRTとかBRTはデザインが確かに統一されています。それと同時に、市内のほかの交通機関も似たようなデザインが導入されているケースが多くて、市民に統一的に公共交通に乗っていただくという意図が感じられるケースが多いので、ARTだけではなくて、いいデザインがあるのだったら、市内のほかのバスも考えられてもいいのではないかと思います。

嘉名会長 ほかの交通との関係性ということですね。ありがとうございます。

私からは、新しい交通というのはまちのブランディングみたいなものを背負っているような気がするんです。堺の都心というのはこれから変わっていく、新しいまち、人中心のまちづくりをしていくんだということが発信できる象徴になるということなので、ぜひ、車両のデザイン、あるいは駅のデザインだけでなく、まちが変わっていくということをブランディングしていくようなデザインとして考えていただきたいというのが一番大きなところなんです。

それから、今回お示しいただいた事例も全部そうなのですが、いわゆるトータルデザインというやり方をしているからといって、サインであるとか、シェルターであるとか、バス、サインのデザインもそうなのですが、それをどこに置くかということも含めてトータルでデザインして、利用者の方によりわかりやすく、利便性が高くシームレスにまちの移動ができるということをめざしていただくということなので、ぜひトータルデザインという発想で考えていただきたいと思います。

それから、波床先生と私も同じ考えなのですが、例えば阪堺電車とか南海バスさんとも、今すぐは難しいのかもしれませんが、将来的にはきちんと群としてと言いますか、交通ネットワークとしてもわかりやすいデザインの体系みたいなものに発展できる余地があるというのでしょうか、そういうものができ上が

っていくといかなと思っています。

それから、これはポートランドというところでやっていたと思いますが、それぞれの停留所を地域の皆さんと一緒に考えるということをやっている例はあったと思います。市民の皆さんと一緒にみたいな話も先ほどから出ていますが、全部を市民の皆さんと一緒にやるといとなかなか大変かもしれませんが、例えば停留所であれば地域の皆さんと一緒にやることはできると思います。市民の皆さんが関わられるような仕組みといえますか、デザイナーさんとしてのタレント能力をしっかりと出すということと、市民の皆さんが関与していただける機会があるというのをうまく重ね合わせていただければなと思います。堺だと伝統色が少しキーワードになりそうな気もしますが、全然違う、あっと驚く堺みたいなのも面白そうなので、そこはぜひいろいろなアイデアを考えていただけたらなと思います。

よろしいですか。言い残したことはないですか。これで一応次回案が出るんですか。

事務局 今日いただいた意見をもとに考えたいと思います。

嘉名会長 全員の意見が採用されるかどうかはわかりません。できるだけたくさん意見を聞いていただいて、この中からデザイナーさんが考えていくことになると思います。ありがとうございました。

【テーマ3 関連取組について（次世代モビリティについて、CaaSについて）】

嘉名会長 それでは、次のテーマSMI都心ラインの「関連取組について」です。事務局より説明をお願いします。

事務局 それでは初めに、次世代モビリティについてご説明します。

資料4-1またはスクリーンをご参照ください。

まず次世代モビリティの必要性についてです。堺都心部は、大道筋、大小路筋が南北・東西の軸を形成しており、人の移動の中心軸となっています。一方、市民や来訪者のニーズにきめ細かく対応し、回遊を促進するためには、軸の移動だけでなく、面的・局所的な移動を支援する必要があると考えています。

次世代モビリティはその移動に資する役割を担うものと考えており、

- ①公共交通との役割分担・連携により、主にラストワンマイルとしての移動・回遊を支援する移動手段
- ②快適かつ安全に、またデザイン性にも優れたモビリティにより、ゆったりとまち中を楽しみながら移動できる手段

としての活用が期待されます。

本市では、このような移動・回遊を支援するモビリティの活用を想定しています。

具体的には、既に実施されている「堺市シェアサイクル事業」において、市民や来訪者等の回遊性向上のために活用されている電動アシスト自転車です。そのほか、歩行者扱いとなる電動車いすタイプで、障害者のみならず、高齢者や子供でも利用可能なものを想定しています。

このようなモビリティについては、「シェアリングによる移動手段の提供（自由な移動）」といった、モビリティポートを拠点とした活用方法と、「ツアー等の付加価値化（決まった移動）」といった観光施設等を拠点とした活用方法があると考えています。

なかでも、「シェアリングによる移動手段の提供（自由な移動）」といった、モビリティポートを拠点とした活用方法について、モビリティポートの配置ですが、面的な移動・回遊支援のニーズが高いと想

定される、文化・観光資源が点在するエリアの近辺が有効であると考えています。たとえば、堺旧港などがある堺駅周辺、町家や寺社などがある綾之町周辺、伝統産業や観光施設などがある大小路・宿院周辺、寺社などがある御陵前周辺、古墳などがある堺東駅周辺が考えられます。

さらに、モビリティポートの設置箇所は、公共交通からの乗換を想定し、駅や停留所（場）などの、公共交通の乗降場所が基本であると考えています。詳細な設置箇所については今後検討してまいります。

また、このような次世代モビリティの導入には、モビリティや管理や運営方法等が特に重要な課題であると考えており、公民連携により、課題解決を図ってまいりたいと考えています。

続きまして、CaaS（City as a Service）についてです。

資料4-2またはスクリーンをご参照ください。

CaaSは、生活利便性や回遊性を高めるため、交通、健康、子育て、安全・安心、買い物、観光など包括的に情報やサービスを提供するツールであり、堺都心部の生活利便性や回遊性向上を図るもので、利用者の視点を踏まえた情報やサービスを提供することが重要であると考えています。このようなCaaSにおいて、まずはツールの形にとらわれずに、都心部の回遊性を向上させるために、どのような情報やサービスが必要とされているか、市民・来訪者のニーズを把握するため、今後アンケート及びヒアリング調査を実施したいと考えています。

調査は、アンケート調査とヒアリング調査の2種類を想定しています。

アンケート調査では、調査対象を過去1年以内に堺市都心部（大小路交差点周辺）へ来訪・回遊したことがある方とし、調査方法はWEBモニターへのアンケートを想定しています。また、サンプル数としては、200サンプルとし、市民100サンプル、来訪者（市外在住者100サンプル）を想定しています。アンケート調査では、個人属性や、堺市都心部への来訪、滞在・回遊の実態、来訪にあたってどのような媒体で情報収集を行ったかといった情報収集の実態、滞在・回遊中の情報収集において不便に感じたことなど、情報提供・サービスに対するニーズを調査したいと考えています。

また、ヒアリング調査については、調査対象を堺市都心部（大小路交差点周辺）へ来訪・回遊している方とし、調査方法は現地（大小路交差点周辺）でのヒアリングとして平日1日、休日1日、サンプル数は20サンプル以上、市民10サンプル以上、来訪者（市外在住者）10サンプル以上と想定しています。

説明は以上です。

嘉名会長 ありがとうございます。SMI都心ラインの関連取組についてご説明がありましたが、ご質問等ありますでしょうか。

さっきのデザインのことも関係しますが、シェアサイクルとかパーソナルモビリティというのも含めたトータルデザインをぜひやっていただきたいと思います。これは私の個人的な感想ですが、ヒアリング調査が20サンプルというのはかなり志が低いかなと思いますので、2000とは言いませんが、20人に聞いたというので意見が出たというのはちょっと少ないかなという気がします。もう少し頑張ってもらいたいなと。

弘本委員 私もアンケート調査に関してはやや頼りない印象を持ってしまって、WEBアンケートは最近比較的安価でサンプルも多数とれるようになっていきますので、もう少し増やしてもいいのではないかなという印象

を持ちました。

ヒアリング調査に関して、20サンプルというのはちょっと残念な感じがして、もう少しどういう形でヒアリング調査を行うかという調査の仕方も含めて考えていただけたらどうかと思いました。例えばパークレットみたいなもの前哨戦的に、最近よくあるパターンで、小さい屋台を置いて、そこでお茶を飲めるようにして、お茶を飲みながら話を聞くとか、そういう社会実験的なアンケート調査を結構やったりするんですね。そういう手法をとって、まちの人に協力していただきながら何力所か場所を借りて1日やってみるとか、少し市民参加につながるようなことをイメージされながら効果的な調査の方法を考えてもいいのではないかと。調査をやる場所に関しても、魅力的な場所がピンポイントとして点在していますので、ピンポイントで界に来ている人は多いと思うのですが、その人たちがなぜ回遊まで至らないかということ聞き出すというのはすごく意味ある事のように思いますので、そういうことを引き出すのによい場所をいくつかピックアップしてセットするとか、そういうことをもう少し考えたらいいと思います。

嘉名会長 予算の都合もあるのかなという気もしたのですが、できるだけサンプルは多いほうがいいのではないかと。ということと、調査方法を工夫するとか、それからまちのことを非常によくご存じの方にヒアリングする、日常的に利用されている方にヒアリングするのか、明らかにこの人は観光客だなという人とか、いろいろな属性の方からいろいろなご意見を取ることがアンケート、ヒアリングでは重要だと思います。そうするともう少し、単純に数が多ければいいというわけでもないでしょうけれど、少し調査の中で工夫をできるだけしていただけたらいいのかなと思います。

荻田委員 実は私も昨日、市役所前の市民交流広場でお茶のイベントをやりました。そこでアンケート調査を11時から15時まで4時間ちょっとやったんです。先ほど先生がおっしゃったように、テーブルを置いて、冷茶をお渡しして、冷茶を飲んでもらうというイベントだったのですが、そこでアンケートをお願いしますと言って、座っていますので、お茶を飲みながら書いていただけて、100件以上サンプルが取れましたので、今おっしゃったように、座っていただいて書いてもらうということであれば非常にいいと思います。座ってもらうのに何かアクションが要るので、その辺何か工夫をされたら短時間で行けるかなと思います。

嘉名会長 いいアドバイスをいただきましたので、ぜひ事務局、このあたりは少し工夫をお願いできればなと思います。

【その他】

嘉名会長 それでは、次に「その他」ということで、10月3日に開催された第2回SMI都心ライン自動運転技術等検討分科会の報告について事務局より説明をお願いします。

事務局 それでは、説明させていただきます。お手元の資料5またはスクリーンをご参照ください。分科会は、令和5年10月3日午前10時から開催しました。意見交換は3つのテーマで実施しました。1つ目のテーマ「SMI都心ラインのめざす方向性」では、事務局から、SMI都心ラインのめざす方向性について説明をさせていただきました。また、2つ目のテーマ「自動運転等に関する動向と事例について」では、国において示されている自動運転の意義、自治体やバス事業者に対する自動運転のアンケート結果、国における自動運転技術の現状と目標、取組状況や取組事例などについて説明しました。3つ目のテーマ「正着精度の向上について」では、SMI都心ラインにおける自動運

転の目標（案）、令和4年度の実験結果から見えた正着の課題、自動運転の自己位置推定方法・自己位置推定精度をさらに高める技術について説明しました。

主なご意見と市の回答についてご紹介します。

「自動運転について、将来レベル4をめざしているのか。」というご意見に対して、「レベル4を見据えて進める。」と市が回答しました。

「自動運転車両は、一気に全車で導入するのか。」というご意見に対して、「段階的に進める。」と市が回答しました。

「レベル4では、運行管理システムが必要と思われるが、その検討についてはどう考えているか。」というご意見に対して、「どのようなシステム、体制などが必要か、実験等を行いながら確認していく必要がある。」と市が回答しました。

「自動運転のスケジュール感はどうか。」というご意見に対して、「まずは2024年から2025年にかけて正着の実現を行い、将来レベル4の実現を見据えている。」と市が回答しました。

「ターゲットラインペイントなど、長期的な保守についてはどう考えているか。」というご意見に対して、「開発されて間もない技術であり、日常的な管理の課題も含め、今後検討する必要がある。」と市が回答しました。

「正着について、どのぐらいの隙間をめざしているのか。」というご意見に対して、「国交省では、鉄道の隙間について、段差3cm、隙間7cmが目安として示されており、SMI都心ラインについてもまずはこの数値を目標の目安にしたい。」と市が回答しました。

「正着について、サービスとして提供されるのは2026年以降か。」というご意見に対して、「サービスについては、安全性が確保された段階になると考えている。」と市が回答しました。

「車いすの方が自分でバスに乗って降りられる環境づくり、制度づくりを同時に検討していく必要がある。」というご意見がありました。

以上です。

嘉名会長 ありがとうございます。第2回SMI都心ライン自動運転技術等検討分科会について報告がありましたが、ご質問等ありますでしょうか。

<意見・質問なし>

本日のテーマは以上ですが、最後に何かありますでしょうか。

なければ、事務局にお返しします。

事務局 本日は長時間、誠にありがとうございました。

次回以降の日程調整につきましては、事務局からまたご連絡させていただきますのでどうぞよろしくお願いいたします。

これをもちまして、第2回SMI都心ライン等推進協議会を終了いたします。

本日は、ありがとうございました。

(午前11時51分閉会)